

# **Tanggung Jawab Pihak JNE sebagai Ekspediteur atas Kerugian yang Timbul Akibat Rusaknya Barang Elektronik Berupa HP Samsung Galaxy Note 7 yang Dikirim**

St. Nadiyah Hudjaemah P. - Thea Ingrida Rahmawati Fitri -  
Fitri Febriyanti Lestari - Nadya Valerie

nadiyah\_parawansa@yahoo.com

Universitas Airlangga

Jl. Airlangga No.4 - 6, Kęc. Gubeng,  
Surabaya, Indonesia

**Abstract:** The purpose of this article is to find out how the liability of the JNE (Jalur Nugraha Ekakurir) as expeditor for the loss suffered by the sender (AM) for damage to the shipment (HP Samsung Galaxy Note 7) by using airline X is reviewed based on Act No. 1 of 2009 About Flight. The sender will hold JNE as the expeditor liability based on the expedition agreement, and the JNE as the expeditor will hold airline X liability based on the transport agreement. However, AM as the sender has violated the agreement, which is not correctly declared the item shipment, declaring that the item shipment is the HP Oppo F1 Selfie Expert, whereas the item shipment is HP Samsung Galaxy Note 7 which has been banned by the airline X. Accordingly, AM has violated violates article 1330 of the Civil Code, which is not fulfilling the clause "a lawful cause". Therefore, JNE and airline X are not liability for damage to goods sent by AM.

**Abstrak:** Tujuan penulisan artikel ini untuk mengetahui bagaimana pertanggungjawaban pihak JNE (Jalur Nugraha Ekakurir) sebagai ekspediteur atas kerugian yang dialami pengirim (AM) atas rusaknya barang (HP Samsung Galaxy Note 7) yang dikirim dengan menggunakan maskapai penerbangan X ditinjau berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan. Pengirim akan meminta pertanggung jawaban pihak JNE selaku ekspediteur atas dasar perjanjian ekspedisi, sedangkan JNE selaku ekspediteur akan meminta pertanggungjawaban maskapai penerbangan X berdasarkan perjanjian pengangkutan. Akan tetapi AM selaku pengirim telah melakukan pelanggaran perjanjian, yaitu tidak menyatakan secara benar barang yang dikirim, dengan menyatakan

bahwa barang yang dikirim adalah HP Oppo F1 Selfie Expert, padahal barang yang dikirim adalah HP Samsung Galaxy Note 7 yang telah dilarang oleh pihak maskapai penerbangan X. Maka AM telah melanggar ketentuan 1320 KUH Perdata, yaitu tidak memenuhi suatu sebab yang halal. Dengan demikian, pihak JNE maupun maskapai penerbangan X tidak bertanggung jawab atas kerusakan barang yang dikirim AM.

**Kata Kunci:** bertanggungjawab, perjanjian ekspedisi barang, perjanjian pengangkutan, dan barang terlarang

## Pendahuluan

Pada hakikatnya dunia perdagangan dilangsungkan untuk melakukan pembangunan bagi suatu bangsa dalam proses pembinaan bangsa (*nation building*) dalam berbagai aspek kehidupan. Dengan demikian Indonesia mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis untuk mendukung pembangunan ekonomi yang salah satunya melalui perdagangan.<sup>1</sup>

Dalam dunia perdagangan, masalah pengangkutan memegang peranan penting. Guna mendukung posisi tersebut maka peranan transportasi darat, laut dan udara merupakan *conditio sine quanon* dalam pembangunan nasional. Terutama untuk terjalinnya hubungan antar daerah di Indonesia, bahkan antar negara. Artinya peranan pengangkutan didalam dunia perdagangan bersifat mutlak sebab tanpa pengangkut, maka perdagangan tidak mungkin berjalan lancar.

Dalam praktik pengangkutan dikenal adanya ekspediter yang merupakan perantara antara pengangkut dan terangkut. Salah satu perusahaan ekspediter adalah JNE, yang merupakan pelaku usaha yang mempunyai tujuan komersil, dimana pengirim menyerahkan barangnya dengan membayar uang jasa kepada pihak ekspediter JNE, yang kemudian oleh JNE dibuatkan nota pengiriman disertai

---

<sup>1</sup> Nafi' Mubarak, *Buku Diktat Hukum Dagang* (Surabaya: Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Sunan Ampel, 2016), 101.

syarat-syarat yang berlaku dalam proses pengiriman. Kemudian JNE mengirimkan barang tersebut ke maskapai penerbangan X untuk diangkut oleh maskapai tersebut. Yang artinya penyelenggaraan pengangkutan telah beralih dari JNE ke pihak maskapai X untuk dikirimkan ke kota tujuan, setelah itu dikirim ke kantor perwakilan JNE di kota tujuan tersebut dan kemudian dikirim oleh kurir JNE ke alamat pihak penerima yang dituju.

Masalah yang muncul kemudian terkait barang yang diangkut oleh JNE tersebut. Yaitu, ketika barang tersebut mengalami kerusakan. Dari sinilah persoalan bermula, yang menjadi tema utama dari penulis. Focus pembahasannya pada “apakah pihak JNE atau pihak maskapai penerbangan X bertanggung jawab atas kerusakan barang elektronik tersebut?”

## **Pengangkutan Udara, Ekspediter dan Pertanggungjawaban Pengangkut atas Kerugian yang Timbul dalam Pengangkutan**

### ***Pengertian Pengangkutan Udara***

Pengangkutan berasal dari kata angkut, yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan”.<sup>2</sup> Sedangkan pengangkutan adalah “rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan”.<sup>3</sup>

Pengangkutan udara adalah yang paling diminati oleh pengguna jasa, termasuk ekspediter, dikarenakan lebih cepat dibandingkan lainnya. Menurut Pasal 1 angka 13 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

---

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991), 19.

<sup>3</sup> Muhammad, 42.

“Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke Bandar udara yang lain atau beberapa Bandar udara.”

Mengenai pengangkutan, Abdulkadir Muhammad membedakan dalam tiga konsep pengangkutan, yaitu:

1. Pengangkutan sebagai usaha

Dalam konteks ini maka pengangkutan merupakan kegiatan usaha di bidang jasa pengangkutan yang menggunakan alat pengangkut mekanik.

2. Pengangkutan sebagai perjanjian

Dalam artian bahwa: “pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan”.<sup>4</sup>

Sebagai perjanjian, maka pengangkutan tunduk pada ketentuan perjanjian pada umumnya, sebagaimana diatur dalam buku III KUH Perdata tentang perikatan. Menurut Abdulkadir Muhammad bahwa: “Setiap orang boleh mengadakan perjanjian apa saja, walaupun belum atau tidak diatur dalam undang-undang. Walaupun berlaku asas ini, kebebasan berkontrak tersebut dibatasi oleh tiga hal yaitu tidak dilarang oleh undang-undang, tidak bertentangan dengan kesusilaan dan ketertiban umum”.<sup>5</sup>

Sedangkan syarat sahnya perjanjian, sebagaimana dalam Pasal 1320 KUH Perdata, adalah sebagai berikut:

1) Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;

---

<sup>4</sup> Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia* (Jakarta: Djambatan, 1991), 2.

<sup>5</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991), 48.

- 2) Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- 3) Suatu hal tertentu;
- 4) Suatu sebab yang halal.<sup>6</sup>

Khusus untuk “suatu sebab yang halal” maksudnya adalah bahwa suatu kontrak haruslah dibuat dengan maksud/alasan yang sesuai hukum yang berlaku.<sup>7</sup> Jadi tidak boleh dibuat kontrak untuk melakukan hal-hal yang bertentangan dengan hukum, sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1337 KUH Perdata bahwa “Suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum”.

Syarat “sepakat mereka yang mengikatkan dirinya” dan “kecakapan untuk membuat suatu perikatan” disebut dengan syarat subyektif, sedangkan syarat “suatu hal tertentu” dan “suatu sebab yang halal” disebut dengan syarat objektif. Menurut Subekti, bahwa dinamakan syarat subyektif, karena mengenai orang-orangnya atau subyeknya yang mengadakan perjanjian, sedangkan disebut syarat objektif karena mengenai perjanjiannya sendiri atau obyek dari perbuatan yang dilakukan.”<sup>8</sup> Jadi akibat hukum apabila syarat subyektif tidak terpenuhi adalah dapat dibatalkan, artinya apabila tindakan pembatalan tersebut tidak dilakukan, maka kontrak tetap terjadi dan harus dilaksanakan seperti kontrak yang sah. Akibat hukum apabila syarat objektif tidak terpenuhi yaitu batal demi hukum, artinya sejak kontrak tersebut dibuat maka kontrak tersebut dinyatakan batal.

Perjanjian apabila telah dibuat dengan memenuhi syarat sahnya perjanjian, maka mempunyai kekuatan mengikat sebagaimana mengikatnya undang-undang. Hal ini sesuai dengan Pasal 1338 angka 1 KUHPerdata,

---

<sup>6</sup> Mubarok, *Buku Diktat Hukum Dagang*, 43.

<sup>7</sup> Mubarok, 43.

<sup>8</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian* (Jakarta: Intermasa, 2004), 17.

yaitu “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.<sup>9</sup>

Dalam perjanjian pengangkutan, terdapat pihak-pihak, yaitu pihak pengangkut, ekspediter dan pihak yang diangkut baik orang dan/atau barang. Didalam perjanjian pengangkutan yang dijadikan obyek adalah barang yang diangkut, alat angkut, dan biaya pengangkutan. Suatu perjanjian menimbulkan suatu kewajiban secara timbal balik antara perusahaan yang menyelenggarakan angkutan dengan yang diangkut yaitu orang dan/atau barang. Didalam perjanjian pengangkutan disyaratkan ada dua pihak sebagai subjek hukum pengangkutan, yaitu penumpang dan atau pemilik barang yang diangkut dan pihak penyelenggara angkutan. Jadi harus ada penumpang atau pemilik barang dan pihak yang mengangkut barang.

Selanjutnya dibedakan antara pengangkutan carter dengan regular. Pengangkutan carter maksudnya pengangkut hanya menyediakan alat pengangkutannya kepada pihak yang memerlukannya untuk menyelenggarakan pengangkutan menurut perjalanan atau menurut waktu. Sedang pengangkutan regular adalah pengangkut bebas menyediakan alat pengangkutannya kepada siapa saja yang berkepentingan untuk menyelenggarakan pengangkutan dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu menurut trayek yang telah ditetapkan.<sup>10</sup>

Pelaksanaan perjanjian merupakan hakikat dari perjanjian itu sendiri. Riduan Syahrani mengemukakan: “Melaksanakan perjanjian berarti melaksanakan sebagaimana mestinya apa yang merupakan kewajiban terhadap siapa perjanjian itu dibuat. Melaksanakan

---

<sup>9</sup> Mubarok, *Buku Diktat Hukum Dagang*, 44.

<sup>10</sup> Mubarok, 98.

perjanjian pada hakikatnya adalah berbuat sesuatu atau tidak berbuat sesuatu untuk kepentingan orang lain”.<sup>11</sup>

Pelaksanaan perjanjian timbul pada saat perjanjian tersebut mengikat kedua belah pihak, yaitu sejak saat tercapainya kata sepakat mengenai hal-hal yang pokok antara kedua belah pihak yang disebut dengan *consensus*. Subekti mengemukakan sebagai berikut: “Perjanjian itu sudah sah apabila sudah sepakat mengenai hal-hal yang pokok dan tidaklah diperlukan sesuatu formalitas”.<sup>12</sup>

Perjanjian pengangkutan udara, sebagaimana dalam Pasal 1 angka 29 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yaitu “... adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa lain”.

Perjanjian pengangkutan tersebut, sangat erat hubungannya dengan pengangkut. Hal ini berarti, bahwa tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak penumpang dan atau barang dimuat ke dalam alat pengangkut sampai dengan penumpang dan/atau barang itu diturunkan dari alat pengangkut. Dalam penyelenggaraan pengangkutan ada pihak-pihak yaitu para pihak yang terlibat langsung dalam perjanjian pengangkutan, seperti pengangkut, penumpang dan/atau pengirim. Tetapi ada pihak yang tidak terlibat langsung sebagai pihak yang berkepentingan atas penyelenggaraan pengangkutan yang disebut dengan istilah perantara yaitu salah satunya adalah ekspediter.

Mengenai saat kapan perjanjian pengangkutan itu terjadi dan mengikat para pihak, tidak ada ketentuan dalam Undang-undang, yang ada adalah para pihak

---

<sup>11</sup> Riduan Syahrani, *Seluk Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata* (Bandung: Alumni, 1992), 244.

<sup>12</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian*, 15.

mengadakan persetujuan kehendak yang diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata yang dinyatakan dengan dan buktikan dengan dokumen-dokumen angkutan.

Terjadinya perjanjian pengangkutan didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran dan penerimaan yang dilakukan oleh pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim secara timbal balik. Serangkaian perbuatan tersebut juga tidak ada pengaturan secara rinci dalam Undang-undang, melainkan hanya dengan pernyataan kehendak yang tertera dalam pasal 1320 KUH Perdata jadi serangkaian perbuatan untuk mencapai persetujuan kehendak mengenai pengangkutan hanya terwujud melalui kebiasaan yang hidup dalam masyarakat. Oleh karena itu, serangkaian perbuatan tersebut perlu ditelusuri melalui praktek perjanjian yang hidup dan dijalankan dalam proses angkutan.<sup>13</sup>

Uraian sebagaimana diatas berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut yang didasarkan atas kesalahan. Tanggung jawab adalah “keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya)”,<sup>14</sup> yang berarti tanggung jawab didasarkan atas kesalahan dari perilaku yang melakukan perbuatan.

Selain itu terdapat pula tanggung jawab atas kerugian yang disebut dengan tanggung gugat. Moegni Djojodirdjo menyatakana, “Pengertian istilah tanggung gugat untuk melukiskan adanya aan-sprakelijkheid adalah untuk lebih mengedepankan bahwa karena adanya tanggung gugat pada seorang pelaku perbuatan melanggar hukum, maka si pelaku harus bertanggung jawab atas perbuatannya dank arena pertanggung jawaban tersebut si pelaku tersebut harus

<sup>13</sup> Supriono, “Hand Out Materi Hukum Pengangkutan Udara” (Laboratourium Hukum Keperdataan FH Universitas Surabaya, 2004), 17.

<sup>14</sup> Purwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia* (Jakarta: Balai Pustaka, 1989), 1014.



mempertanggungjawabkan perbuatannya dalam gugatan yang diajukan di hadapan pengadilan oleh penderita terhadap si pelaku.<sup>15</sup>

3. Pengangkutan sebagai proses penerapan.

Pengangkutan sebagai proses terdiri atas serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa oleh pengangkut menuju ke tempat tujuan yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan.”<sup>16</sup>

Sedangkan unsur-unsurnya adalah:

- a. Adanya Subyek, yaitu para pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan. Status pelaku dapat berupa badan hukum dan bukan badan hukum.
- b. Adanya Status Pelaku pengangkutan, yaitu pengangkut selalu berstatus perusahaan perseorangan, persekutuan, atau badan hukum.
- c. Adanya Obyek, yaitu alat angkutan, muatan dan biaya angkutan.
- d. Adanya peristiwa, yaitu proses penyelenggara pengangkutan.
- e. Adanya Hubungan, yaitu hubungan kewajiban dan hak para pihak, serta orang-orang yang berkepentingan dengan proses pengangkutan.
- f. Adanya Tujuan Pengangkutan, yaitu tiba dengan selamat di tempat tujuan dan peningkatan nilai guna, baik barang dagangan maupun tenaga kerja.<sup>17</sup>

### ***Tanggung Jawab Pengangkut***

Pengangkutan sebagai perjanjian mengandung makna bahwa pengangkutan terjadi berdasarkan perjanjian dan setelah tercapainya kata sepakat, maka menimbulkan suatu kewajiban secara timbal balik yang disebut juga

<sup>15</sup> Moegni Djojodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum* (Jakarta: Pradnya Paramita, 1982), 113.

<sup>16</sup> Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, 3.

<sup>17</sup> Muhammad, 4.

dengan prestasi, yaitu “kewajiban yang harus dipenuhi oleh debitur dalam setiap perikatan.”<sup>18</sup>

Kewajiban yang timbul dari suatu perjanjian menurut Pasal 1234 KUH Perdata adalah “Tiap-tiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu.” Sehubungan dengan hal tersebut, Subekti mengemukakan: “Menilik macamnya hal yang dijanjikan untuk dilaksanakan, perjanjian itu dibagi dalam tiga macam, yaitu:

1. Perjanjian untuk memberikan/menyerahkan suatu barang;
2. Perjanjian untuk membuat sesuatu;
3. Perjanjian untuk tidak berbuat sesuatu;

Dengan demikian, dalam perjanjian pengangkutan, prestasinya berupa berbuat sesuatu yaitu mengangkut barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat yang dituju sesuai dengan perjanjian pengangkutan, sedangkan dalam perjanjian ekspedisi prestasinya berupa mencari pengangkut untuk penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang dituju sesuai perjanjian ekspedisi.

Pemenuhan prestasi, menurut Abdulkadir Muhammad, merupakan hakekat dari suatu perikatan”.<sup>19</sup> Hal ini berarti bahwa wanprestasi terjadi karena tidak dipenuhinya suatu perikatan. Pasal 1239 KUH Perdata menentukan: “Tiap-tiap perikatan untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu, apabila si berutang tidak memenuhi kewajibannya, mendapatkan penyelesaiannya dalam kewajiban memberikan penggantian biaya, rugi dan bunga”.

Menurut Subekti, seseorang dikatakan telah wanprestasi apabila:

1. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukan;
2. Melaksanakan apa yang dijanjikan, tetapi tidak sebagaimana dijanjikan;

---

<sup>18</sup> Muhammad, 17.

<sup>19</sup> Muhammad, *Hukum Perikatan*, 17.

3. Melakukan apa yang dijanjikan tetapi terlambat;
4. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.<sup>20</sup>

Menurut Yahya Harahap, “Jika wanprestasi itu benar-benar menimbulkan kerugian kepada kreditur, maka debitur wajib mengganti kerugian yang timbul. Namun untuk itu harus ada hubungan sebab akibat atau kausal verband antara wanprestasi dengan kerugian.”<sup>21</sup>

Sedangkan bentuk ganti kerugian sebagaimana dalam Pasal 1243 KUH Perdata, adalah: “Penggantian biaya, rugi dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan barulah mulai diwajibkan apabila si berutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya tetap melalaikannya atau jika sesuatu yang harus diberikan atas dibuatnya hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya.”

Selain itu dalam Pasal 1 angka 22 Undang-undang Penerbangan dijelaskan bahwa tanggung jawab pengangkut yaitu: “kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.”

Kewajiban penyelenggara angkutan tersebut diatas disertai dengan tanggung jawab, yang terbagi dalam lima prinsip, yaitu:<sup>22</sup>

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsure kesalahan (*liability based on fault principle*);
2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict liability principle*);
4. Prinsip tanggung jawab atas praduga bahwa pengangkut dianggap selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of nonliability principle*);

---

<sup>20</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian*, 45.

<sup>21</sup> M. Yahya Harahap, *Segi-segi Hukum Perjanjian* (Bandung: Alumni, 1986), 65.

<sup>22</sup> Mubarak, *Buku Diktat Hukum Dagang*, 104–5.

##### 5. Prinsip pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability principle*).

Tanggung jawab merupakan suatu resiko yang secara jelas harus ditanggung oleh pengangkut, yang merupakan konsekuensi dari pada suatu perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang/pengirim barang. Adapun tanggung jawab pengangkut di Indonesia yang terdapat dalam perundang-undangan nasional, terdapat perbedaan antara satu dengan yang lainnya, khususnya mengenai prinsip tanggung jawab yang digunakan.

Memperhatikan uraian sebagaimana tersebut diatas dapat dijelaskan bahwa dalam perjanjian pengangkutan, penyelenggara angkutan berkewajiban untuk mengangkut penumpang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat. Kewajiban tersebut disertai dengan tanggung jawab khususnya untuk penumpang sebagaimana pasal 145 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menentukan bahwa "Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut". Jadi Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menganut Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict liability principle*), yang artinya pengangk, ut harus memberikan ganti rugi tanpa harus membuktikan adanya kesalahan.

Besarnya pertanggungan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Lebih detailnya diatur dalam Pasal 7, yaitu:

1. Jumlah ganti kerugian terhadap kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf d ditetapkan sebagai berikut:

- a. Terhadap hilang atau musnah, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada pengirim sebesar Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah) per Kg.
  - b. Terhadap rusak sebagian atau seluruh isi kargo atau kargo, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada pengirim sebesar Rp 50.000,00 (lima puluh ribu rupiah) per Kg.
  - c. Apabila pada saat menyerahkan kepada pengangkut, pengirim menyatakan nilai kargo dalam surat muatan udara (airway bill), ganti kerugian yang wajib dibayarkan oleh pengangkut kepada pengirim sebesar nilai kargo yang dinyatakan dalam surat muatan udara.
2. Kargo dianggap hilang setelah 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak seharusnya tiba ditempat tujuan.

Tanggung jawab pengangkut tersebut juga ada batasan pengecualian, dimana ditentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan/kelalaian dalam mengangkut, kecuali terhadap hal-hal:

1. Keadaan memaksa (*force majeure*)
2. Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri
3. Kesalahan/kelalaian penumpang atau pengirim barang.<sup>23</sup>

### ***Pengertian Ekspediter***

Pengertian ekspediter tidak dijumpai dalam Undang-undang Penerbangan dan KUH Perdata, sehingga mengacu pada ketentuan dalam KUHD. Ekspediter adalah: "Seorang perantara yang bersedia untuk mencari pengangkut yang baik bagi seorang pengirim itu namanya ekspediter." Sedangkan ekspediter, menurut Pasal 86 KUHD, adalah seseorang yang pekerjaannya menyelenggarakan

---

<sup>23</sup> Muhammad, *Hukum Perikatan*, 22.

pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau perairan.”<sup>24</sup> Sehingga jelas bahwa ekspediter hanyalah seorang perantara yang bersedia mencari pengangkut bagi pengirim dan tidak mengangkut sendiri barang-barangnya yang telah diserahkan kepada ekspediter. Dalam menjalankan tugasnya, ekspedisi memfasilitasi perusahaannya dengan truk pribadi.<sup>25</sup>

Terdapat perbedaan perjanjian antara ekspediter, pengirim dan pengangkut. Perjanjian yang dibuat antara ekspediter dan pengirim disebut perjanjian ekspedisi, sedangkan perjanjian antara ekspediter, atas nama pengirim dengan pengangkut disebut perjanjian pengangkutan”. Apabila pengirim berhubungan hukum dengan ekspediter disebut perjanjian ekspedisi dan apabila ekspediter berhubungan hukum dengan pengangkut dengan atas nama pengirim disebut perjanjian pengangkutan.

Purwosutjipto menerangkan dalam perjanjian ekspedisi ini mempunyai sifat hukum rangkap, yaitu:

1. Pelayanan berkala

Artinya “ada karena hubungan hukum antara ekspediter dan si pengirim tidak tetap, hanya kadang kala saja, yakni apabila si pengirim membutuhkan seorang pengangkut untuk mengirim barangnya”. Jadi hubungan hukum antara ekspediter dan pengirim terjadi apabila pengirim membutuhkan jasa ekspediter untuk dicarikan pengangkut dan sifat hubungan hukumnya tidak tetap.

2. Pemberian kuasa

Artinya “Ada karena si pengirim telah memberikan kuasa kepada si ekspediter untuk mencari seorang pengangkut yang baik baginya. Kedua belah pihak dalam perjanjian ekspedisi ini sama tinggi, yakni kedudukannya yang koordinatif”. Jadi hubungan hukum

---

<sup>24</sup> Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, 12.

<sup>25</sup> Muhammad, *Hukum Perikatan*, 37.

terjadi karena pengirim memberikan kuasa kepada pengangkut, sebagaimana kedudukan antara ekspediter dengan pengirim bersifat koordinatif yang artinya kontra prestasi yang diberikan kepada ekspediter bukan upah atau gaji melainkan provisi.

Selanjutnya, menurut Purwosutjipto, Sifat hukum bila ekspediter mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengangkut atas nama pengirim, tetapi kalau ekspediter menutup perjanjian pengangkutan itu atas namanya sendiri untuk tanggungan pengirim, maka perjanjian ekspedisi itu mempunyai sifat hubungan komisi.

Tugas ekspediter dalam penyelenggaraan pengangkutan adalah terpisah dengan tugas pengangkut. Tugas ekspediter hanya mencari pengangkut yang baik bagi si pengirim, dan tidak menyelenggarakan pengangkutan itu sendiri. Sedangkan menyelenggarakan pengangkutan adalah tugas pengangkut, tetapi dalam usaha mencari pengangkut yang baik dan cocok dengan barang yang diangkut, biasanya ekspediter bertindak atas nama sendiri, walaupun kepentingan dan atas tanggung jawab pengirim. Dalam hal ini kedudukan ekspediter sama seperti komisioner yang biasanya bertindak atas nama diri sendiri.

Pasal 87 KUHD menentukan tanggung jawab ekspediter, bahwa: "Ia harus menjamin pengiriman dengan rapi dan secepatnya atas barang-barang dagangan dan barang-barang yang telah diterimanya untuk itu, dengan mengindahkan segala sarana yang dapat diambilnya untuk menjamin pengiriman yang baik." Selanjutnya dalam Pasal 88 KUHD ditentukan, bahwa: "ia harus menanggung kerusakan atas kehilangan barang-barang dagangan dan barang-barang sesudah pengirimannya yang dibebankan oleh kesalahan atau keteledorannya". Dan dalam pasal 89 KUHD ditentukan bahwa: "ia harus menanggung segala ekspediter perantara yang digunakan".

Berkaitan dengan hak gugat ekspediter terhadap pengangkut, Purwosutjipto menjelaskan bahwa: kalau ekspediter menutup perjanjian pengangkutan atas nama

pengirim, maka pengirim dapat langsung menuntut ganti kerugian kepada pengangkut. Tetapi bila ekspediter menutup perjanjian pengangkutan atas namanya sendiri, maka hanya ekspediter yang berhak menuntut ganti kerugian dan bukan pengirim, sebab pengirim tidak mempunyai hubungan kontraktual dengan pengangkut.

### **Tanggung Jawab Ekspediter Akibat Rusaknya Barang yang Dikirim Melalui Maskapai Penerbangan X**

#### ***Kronologi Kasus***

AM, 27 tahun, mengirimkan barang elektronik (HP Oppo F1 Selfie Expert) kurang lebih senilai sepuluh juta rupiah, ke pedalaman Kalimantan, dengan menggunakan jasa JNE sebagai ekspediter. Selanjutnya, pihak JNE menyerahkan barang tersebut kepada pihak maskapai guna melakukan pengangkutan udara menuju kota tujuan. Ternyata 20 menit setelah pesawat maskapai X tersebut mendarat, tercium bau sangit di dalam bagasi pesawat yang berasal dari kargo pengiriman JNE, yaitu barang elektronik (HP Samsung Galaxy Note 7), yang merupakan barang yang dikirimkan oleh AM. Maskapai penerbangan X maupun JNE tidak akan terima barang tersebut, bilamana diketahui barang yang dikirim merupakan barang larangan. Karena pernyataan pihak pengirim bahwa barang tersebut adalah HP merek Oppo F1 Selfie Expert, maka barang tersebut diterima. Maka terhadap kerusakan barang elektronik yang terjadi dalam bagasi maskapai penerbangan X tersebut timbul permasalahan, apakah pihak JNE atau pihak maskapai penerbangan X bertanggung jawab atas kerusakan barang elektronik tersebut, yang sebenarnya telah dilarang.

#### ***Analisis Masalah***

JNE merupakan ekspediter yang dalam hal ini melakukan dan bertugas sebagai perantara antara pengirim dengan pengangkut, dan maskapai X merupakan penyelenggara pengangkutan udara yang dalam hal ini maskapai X melakukan kegiatan pengangkutan. Menurut



Abdulkadir Muhammad pengangkutan adalah “Rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan.” Dalam hal ini maskapai X melakukan kegiatan pengangkutan dengan memindahkan penumpang atau barang dari bandara satu ke bandara lainnya atau lebih dengan menggunakan pesawat udara.

Salah satu konsep pengangkutan adalah pengangkutan sebagai perjanjian, yang menurut Purwosutjipto, sebagai “Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.” Pengangkutan sebagai perjanjian inilah yang akan berkaitan langsung dengan hukum, karena bila telah memenuhi Pasal 1320 Jo. 1338 KUHPerdata, maka perjanjian ini mempunyai kekuatan mengikat seperti undang-undang terhadap kedua belah pihak, oleh karena itu perlu diperhatikan syarat-syarat sahnya perjanjian, sebagaimana dalam Pasal 1320 KUHPerdata.

Oleh karena itu, perlu diperhatikan syarat sahnya suatu perjanjian antara pengirim dengan JNE dan JNE dengan maskapai X. Ternyata syarat obyektif dalam Pasal 1320 KUH Perdata tidak terpenuhi, yaitu suatu sebab yang halal karena barang yang dikirimkan oleh AM berupa HP Samsung Galaxy Note 7, yang telah dilarang oleh pihak maskapai untuk tidak dibawa baik dalam tas penumpang, bagasi, kabin dan dikirim melalui kargo. AM tetap mengirimkan barang tersebut melalui jasa ekspediter yaitu JNE dengan menyatakan bahwa barang yang dikirim adalah barang elektronik berupa HP Oppo F1 Selfie Expert. Hal ini dapat dikategorikan sebagai pelanggaran peraturan yang telah ditetapkan oleh maskapai dan dapat mengganggu

ketertiban umum. Karena yang dilanggar adalah syarat objektif, maka perjanjian dianggap batal demi hukum.

Menurut Subekti, seseorang dikatakan telah wanprestasi, salah satunya apabila “melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya”. Dalam konteks ini, AM telah melakukan wanprestasi yaitu melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukan, karena tidak memenuhi perjanjian yang telah dibuat oleh pihak maskapai penerbangan X yaitu mengirimkan barang larangan, serta tidak memberikan informasi yang sebenarnya pada pihak JNE perihal barang yang dikirimnya.

Pihak-pihak dalam penyelenggaraan pengangkutan dalam kasus ini adalah pengirim (AM), ekspediter (JNE), dan pengangkut (maskapai X). Purwosutjipto menjelaskan antara ekspediter, pengirim dan pengangkut ada perbedaan perjanjian sebagaimana dijelaskan bahwa: “Perjanjian yang dibuat antara ekspediter dan pengirim disebut perjanjian ekspedisi, sedangkan perjanjian antara ekspediter, atas nama pengirim dengan pengangkut disebut perjanjian pengangkutan”. Jadi hubungan hukum antara AM dengan JNE adalah hubungan hukum perjanjian ekspedisi, sedangkan hubungan hukum antara JNE dengan maskapai X adalah perjanjian pengangkutan, yang artinya AM berhak menuntut tanggung jawab hanya kepada JNE, tidak langsung menuntut tanggung jawab langsung pada maskapai X karena AM hanya mempunyai hubungan hukum secara langsung dengan JNE dan JNE mempunyai hubungan hukum secara langsung dengan maskapai X, mengingat AM mengirimkan barangnya pada JNE berdasarkan kuasa atas nama ekspediter.

Pengertian perjanjian pengangkutan sendiri diatur dalam Pasal 1 angka 29 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan bahwa: “Perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat

udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa lain". Dalam hal ini perjanjian pengangkutan terjadi antara ekspediter dengan pengangkut, yaitu JNE dengan maskapai X mempunyai hubungan hukum perjanjian pengangkutan, yang artinya tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak penumpang dan/atau barang dimuat ke dalam alat pengangkut sampai dengan barang itu diturunkan dari alat pengangkut.

Dalam prinsip tanggung jawab pengangkutan udara, sebagaimana diatur dalam Pasal 145 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ditentukan bahwa "Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut" Jadi tanggung jawab maskapai X sebagai pengangkut berdasarkan Pasal 145 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, merupakan tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict liability principle*), yang artinya maskapai penerbangan X seharusnya memberikan ganti rugi tanpa harus membuktikan adanya kesalahan secara langsung kepada JNE.

Mengenai besarnya ganti rugi yang harusnya diberikan maskapai X didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara, yaitu:

1. Jumlah ganti kerugian terhadap kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf d ditetapkan sebagai berikut:
  - a. Terhadap hilang atau musnah, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada pengirim sebesar Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah) per Kg.
  - b. Terhadap rusak sebagian atau seluruh isi kargo atau kargo, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada pengirim sebesar Rp 50.000,00 (lima puluh ribu rupiah) per Kg.

- c. Apabila pada saat menyerahkan kepada pengangkut, pengirim menyatakan nilai kargo dalam surat muatan udara (airway bill), ganti kerugian yang wajib dibayarkan oleh pengangkut kepada pengirim sebesar nilai kargo yang dinyatakan dalam surat muatan udara.
2. Kargo dianggap hilang setelah 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak seharusnya tiba ditempat tujuan.

Namun, tanggung jawab pengangkut ini juga ada batasan pengecualian, yaitu:

1. Keadaan memaksa (force majeure)
2. Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri
3. Kesalahan/kelalaian penumpang atau pengirim barang.

Maka maskapai X, seharusnya memberikan ganti rugi sebesar nilai kargo yang dinyatakan dalam surat muatan udara, sebagaimana prosedur yang dilaksanakan JNE menyertakan harga barang dalam nota, karena rusaknya barang yang dikirim oleh AM tidak disebabkan oleh pihak angkutan udara melainkan kesalahan dari pihak pengirim sendiri karena mengirim barang yang jelas telah dilarang oleh pihak maskapai, maka pihak maskapai tidak bertanggung jawab atas rusaknya barang yang dikirim AM.

Apabila melihat akibat hukum dalam perjanjian ekspedisi dan perjanjian pengangkutan maka ekspediter juga tidak luput dari tanggung jawab atas kerugian yang dialami pengirim apabila prosedur yang dilakukan dianggap telah sesuai dengan syarat-syarat yang ditetapkan JNE dan menggunakan sistem berdasarkan pemberian kuasa, bukan menggunakan sistem pelayanan berkala. Apabila pemberian kuasa maka si pengirim, telah memberikan kuasa kepada ekspediter untuk mencari pengangkut dengan menggunakan atas namanya sendiri. Sehingga terciptalah hubungan hukum antara AM dengan JNE dan JNE dengan maskapai X. dalam hal ini bahwa JNE berhak meminta tanggung jawab maskapai X atas rusaknya barang yang

dikirim oleh AM berdasarkan Pasal 145 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, tetapi sebaiknya AM juga berhak meminta tanggung jawab JNE berdasarkan Pasal 88 KUHD, bahwa: “ia harus menanggung kerusakan atas kehilangan barang-barang dagangan dan barang-barang sesudah pengirimannya yang dibebankan oleh kesalahan atau keteledorannya”. Jadi apabila terjadi kerusakan atau kehilangan barang pengirim setelah terjadinya kesepakatan, bila dapat dibuktikan bersumber pada kesalahan atau kelalaian JNE, maka kerugian dapat dibebankan kepada JNE. Dengan demikian JNE seharusnya bertanggung jawab terhadap rusaknya barang berdasarkan Pasal 88 KUHD karena JNE bertindak atas namanya sendiri untuk mencari AM pengangkut, tetapi rusaknya barang yang dikirim AM disebabkan oleh kesalahan AM sendiri karena tidak menyatakan informasi yang sebenarnya kepada JNE selaku ekspediter, bukan karena kesalahan dan kelalaian pihak JNE, maka pihak JNE tidak memberikan ganti rugi kepada AM.

Berdasarkan penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa maskapai X tidak bertanggung jawab kepada JNE atas rusaknya barang yang dikirim melalui angkutan udara, serta JNE juga tidak bertanggung jawab kepada AM atas rusaknya barang yang dikirim melalui jasa ekspedisi, sebagaimana JNE bertindak berdasarkan kuasa dari pengirim untuk bertindak menggunakan atas namanya sendiri. Tidak bertanggungjawabnya maskapai penerbangan X dan JNE karena syarat sahnya suatu perjanjian sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata tidak terpenuhi, yaitu suatu sebab yang halal karena barang yang dikirimkan AM berupa HP Samsung Galaxy Note 7, yang telah dilarang oleh pihak maskapai untuk tidak dibawa baik dalam tas penumpang, bagasi, kabin dan melalui pengiriman kargo. AM tetap mengirimkan barang tersebut melalui jasa ekspediter yaitu JNE dengan menyatakan bahwa barang yang dikirim adalah barang elektronik berupa HP Oppo F1 Selfie Expert, padahal barang yang dikirim AM adalah HP Samsung Galaxy

Note 7 yang jelas telah dilarang oleh pihak maskapai X, apabila diketahui sebelumnya oleh pihak JNE maka JNE tidak akan mau menerima pengiriman barang tersebut. Hal ini dapat dikategorikan sebagai pelanggaran peraturan yang telah ditetapkan oleh maskapai dan dapat mengganggu ketertiban umum. Karena yang dilanggar adalah syarat objektif, yaitu Pasal 1320 Jo. 1337 KUH Perdata maka perjanjian dianggap batal demi hukum. AM juga dikategorikan melakukan wanprestasi yaitu melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukan, karena tidak memenuhi perjanjian yang telah dibuat oleh pihak maskapai penerbangan X yaitu mengirimkan barang larangan, serta tidak memberikan informasi yang sebenarnya pada pihak JNE perihal barang yang dikirimnya. Maka maskapai penerbangan X dan JNE tidak wajib untuk bertanggung jawab memberikan ganti rugi kepada AM, karena perjanjian tersebut dianggap batal demi hukum. Sehingga rusaknya barang elektronik tidak disebabkan oleh pihak maskapai, melainkan kesalahan dari AM sendiri karena mengirimkan barang yang seharusnya dilarang oleh pihak maskapai dan apabila JNE mengetahui bahwa yang dikirim adalah barang larangan maka JNE juga akan menolak untuk menerima barang elektronik yang akan di kirim oleh AM, tetapi AM memberikan pernyataan palsu agar barang yang dikirimkan dapat diterima oleh AM. Dalam hal ini maskapai X serta JNE tidak bertanggung jawab atas rusaknya barang elektronik yang dikirim AM.

### **Penutup**

Berdasarkan berbagai pembahasan sebelumnya, maka dapat disimpulkan, bahwa: Maskapai X selaku pengangkut tidak bertanggung jawab kepada JNE dan JNE selaku ekspediter tidak bertanggung jawab kepada AM atas rusaknya barang kiriman berupa HP Samsung Galaxy Note 7, karena:

1. Barang yang dikirim AM melalui kargo JNE, merupakan barang yang dilarang oleh pihak maskapai untuk

diangkut ke dalam pesawatnya, sehingga rusaknya disebabkan oleh kesalahan pengirim, bukan dari pihak maskapai penerbangan.

2. Sejak semula AM sudah melakukan pelanggaran perjanjian yaitu tidak menyatakan secara jujur mengenai barang yang dikirim, sehingga syarat sahnya suatu perjanjian yaitu suatu sebab yang halal tidak terpenuhi, maka dengan ini tidak terpenuhinya syarat objektif dan perjanjian dianggap batal demi hukum, atau dianggap tidak sah. Karena perjanjian tersebut tidak sah sehingga tidak mengikat para pihak.
3. AM juga dikategorikan melakukan wanprestasi, karena tidak memenuhi perjanjian yang telah dibuat oleh pihak maskapai penerbangan X, yaitu mengirimkan barang larangan dan tidak memberikan informasi yang sebenarnya perihal barang yang dikirimnya.

### Daftar Pustaka

- Djojodirdjo, Moegni. *Perbuatan Melawan Hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita, 1982.
- Harahap, M. Yahya. *Segi-segi Hukum Perjanjian*. Bandung: Alumni, 1986.
- Mubarok, Nafi'. *Buku Diktat Hukum Dagang*. Surabaya: Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Sunan Ampel, 2016.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991.
- . *Hukum Perikatan*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991.
- Purwadarminta. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, 1989.
- Purwosutjipto. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Djambatan, 1991.
- Subekti. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermasa, 2004.
- Supriono. "Hand Out Materi Hukum Pengangkutan Udara." Laboratourium Hukum Keperdataan FH Universitas Surabaya, 2004.
- Syahrani, Riduan. *Seluk Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata*. Bandung: Alumni, 1992.